



Liebe Leserinnen und Leser,

die aktuellen Entwicklungen zeigen: Zusammenhalt in Europa ist wichtiger denn je. Die transnationale Zusammenarbeit (Interreg B) kann hierzu beitragen: Sie vernetzt nationale, regionale und kommunale Partner in Europa und festigt den Austausch zwischen ihnen. Auch 2021–2027 werden wieder Projekte gefördert, um Europa noch krisenfester, grüner und digitaler zu machen. Zum Start der neuen Förderperiode informiert die Konferenz „Transnationale Zusammenarbeit von Städten und Regionen in Europa: Interreg B 2021 bis 2027“ am 12. und 13. Mai 2022 umfassend über die Neuausrichtung der sechs Interreg B-Kooperationsräume mit deutscher Beteiligung (Seite 8). Warum es wichtig ist, in der neuen Förderperiode auch Kleinstädte verstärkt einzubeziehen und wie diese sich in den einzelnen Programmräumen thematisch beteiligen können, lesen Sie auf den Seiten 6–7.

In unserer Interview-Reihe mit den Vorsitzenden der Programmausschüsse kommt dieses Mal Dr. Heike Hagedorn für den Nordseeraum und Nordwesteuropa zu Wort (Seite 4–5). In der neuen Förderperiode steht in beiden Programmräumen der „grüne Umschwung“ im Vordergrund. Einen „grünen“ Beitrag im Bereich „Verkehr“ leistet bereits das Andockprojekt „FABIRA“. Hier wird eine Fahrradbibliothek für den Hamburger Bezirk Altona konzipiert (Seite 2–3).

Viel Spaß beim Lesen!

Ihr Interreg-Team im BBSR: Brigitte Ahlke, Nina Kuenzer, Jens Kurnol und Sina Redlich

Projektreportage Interreg B: SUMBA, SUMBA+, FABIRA	2–3
Im Gespräch: Dr. Heike Hagedorn	4–5
Themen der transnationalen Zusammenarbeit: Kooperation von Kleinstädten	6–7
Aktuelles: Auftrittskonferenz „Transnationale Zusammenarbeit von Städten und Regionen in Europa: Interreg B 2021 bis 2027“	8



Abonnieren Sie unseren Newsletter für aktuelle Infos, Termine, Calls und Veranstaltungen



SUMBA

SUMBA, SUMBA+ & FABIRA

Im Rahmen des Interreg B-Projekts SUMBA wurden sogenannte Pendlermasterpläne für den Ostseeraum entwickelt – mit dem Ziel den autobasierten Pendlerverkehr zu reduzieren. Das Folgeprojekt SUMBA+ unterstützte die Umsetzung der in den Masterplänen vorgesehenen Maßnahmen. Die Pilotregion Hamburg hat sich dazu entschieden, ein Fahrradleiangebot zu realisieren („Fahrradbibliothek“). Zur Entwicklung eines entsprechenden Konzepts für Hamburg–Altona hat das Bezirksamt Altona eine Andockförderung für das Projekt FABIRA aus dem Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit erhalten.



Ostseeraum



SUMBA: Oktober 2017 bis März 2021
SUMBA+: April 2021 bis Dezember 2021
FABIRA: Oktober 2020 bis März 2022



Mobilität und Verkehr



Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Altona



<https://sumba.eu/>

Lastenrad-Ausleihservice der Stadt Tartu in Estland © Municipality of Tartu

Mit dem Lastenrad quer durch Hamburg

Immer mehr Menschen entscheiden sich dafür, in Vorstädten zu leben, während sie weiterhin in der Stadt arbeiten. Dies sorgt täglich für einen hohen Pendlerverkehr. Bei der Wahl des Verkehrsmittels spielt vor allem das schnelle und einfache Erreichen des Arbeitsorts eine wichtige Rolle. Nach wie vor dominiert hier der private PKW, was Probleme wie Staus, Luftverschmutzung, einen hohen Bedarf an Parkplätzen und höhere Kosten für den öffentlichen Verkehr zur Folge hat.

SUMBA: Attraktiveres und umweltfreundlicheres Pendeln

Vor diesem Hintergrund entwickelten 12 Projektpartner im Ostseeraum zwischen 2017 und 2021 im Rahmen von SUMBA sogenannte Pendlermasterpläne („Commuting Master Plans“), um Emissionen auf koordinierte Weise zu verringern. Die Pendlermasterpläne wurden für neun funktionale Stadtgebiete, d.h. für die Kernstadt und ihr Umland, entwickelt – hierunter Hamburg in Deutschland, Växjö in Schweden und Tartu in Estland. In der Stadt Hamburg lag der Schwerpunkt darauf, den Pendlerverkehr zwischen den Vororten im Kreis Pinneberg und dem Bezirk Hamburg–Altona umweltfreundlicher zu gestalten. Das SUMBA-Team hat Instrumente entwickelt und getestet, welche Stadt- und Verkehrsplaner bei der Bewertung, Planung und Integration intermodaler Mobilitätslösungen in die Verkehrspläne und -politik ihrer Städte und Gemeinden unterstützen:

- Leitfaden für die Verkehrsmodellierung und die Datenerfassung (hilft Städten, die richtige webbasierte Anwendung für ihre Bedürfnisse auszuwählen)
- Intermodaler-Index zum Messen des Grads der Intermodalität einer Stadt (nützlich für kommunale Planer und nicht-staatliche Verkehrsorganisationen, um die Verkehrssituation vor Ort zu bewerten)
- Vorlage (Template) mit Schritten zur Entwicklung eines Pendlermasterplans für ein funktionales Stadtgebiet

SUMBA+: Erreichbarkeits- und Machbarkeitsstudien für intermodale Verkehrsknotenpunkte

Im Fokus des Folgeprojekts SUMBA+ stand die Umsetzung der im SUMBA-Projekt erarbeiteten Strategien und Maßnahmen. In Hamburg konzentrierte sich der Projektpartner, das Bezirksamt Altona, auf die lokale Ebene (Stadtteilebene im Bezirk Altona). Die Hauptthemen in diesem lokalen Kontext waren die Beruhigung von Quartieren durch umweltfreundliche und lärmarme Mobilität, ihre Verbindung mit öffentlichen, wichtigen Verkehrsknotenpunkten und somit mit benachbarten Quartieren, Bezirken und der Region. Ergebnis ist eine Studie zur Erreichbarkeit von relevanten Umstiegspunkten in „Ruhe-Quartieren“ im Kernbereich Altona.

FABIRA: Fahrradbibliothek für Hamburg-Altona

In der schwedischen Interreg-Partnerkommune Växjö war eine sogenannte Fahrradbibliothek Teil des Pendlermasterplans. So wie in einer Bibliothek Bücher verliehen werden, sind es in diesem Fall verschiedene Fahrradtypen. Pendlerinnen und Pendler können Pedelecs, E-Bikes, Lastenräder, Therapiefahräder und/oder Falträder testen, kennenlernen und unter Alltagsbedingungen für den täglichen Arbeitsweg nutzen. Da das Konzept in Växjö sehr gut angenommen wurde, entsteht in dem durch das Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit geförderten Andockvorhaben FABIRA nun ein Konzept für eine Fahrradbibliothek angepasst auf den lokalen Kontext in Altona. Ziel ist es, Pendelnden den Zugang zu diesen Verkehrsmitteln zu erleichtern und so mittelfristig ihre Mobilitätsgewohnheiten zu ändern. Hürden bei der Nutzung von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr sollen abgebaut werden, ohne eine Kaufentscheidung für die zumeist kostspieligen Fahrradmodelle vorauszusetzen. Wichtige Zielgruppen sind vor allem junge Familien oder ältere Menschen, die zum Beispiel mit Lastenrädern und unterstützendem E-Antrieb viele ihrer alltäglichen Wege auch ohne Kfz bestreiten könnten.

Eine wichtige Erkenntnis bei der Erarbeitung des Altonaer Fahrradbibliothekkonzepts ist, dass ein niedrighschwelliges Angebot für die Nutzung aktiver Mobilität nicht nur der urbanen



Heike Bunte (Projektleitung) und Charlotte Hegel (Projektmitarbeiterin) vom Bezirksamt Altona © Bezirksamt Altona

Bevölkerung vorbehalten sein sollte. Unter anderem deshalb fiel die Wahl auf eine mobile (Konzept-)Variante der Fahrradbibliothek: Mit Hilfe eines umgebauten Fahrzeugs, wie zum Beispiel einem ausrangierten Linienbus, können die verschiedenen Fahrrad- und Spezialradtypen variabel transportiert werden – auch in das Hamburger Umland. So wird keine Baugenehmigung für eine Ausleihstation benötigt und die Fahrräder können sicher verwahrt werden. Aktuell muss jedoch noch eine Lösung für den Service rund um Ausleihe und Wartung gefunden werden. Eine dezentrale Abwicklung über Fahrradhändler wie in Schweden ist derzeit schwierig, da diese (verstärkt durch Corona) keine Kapazitäten haben. Angedacht sind nun Kooperationen mit Gewerbetreibenden vor Ort oder mit öffentlichen Trägern wie – aufgepasst – Bibliotheken.



Heike Bunte
Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Altona
Leiterin Abschnitt Mobilität

„Die Pandemie hat für viele zur Wiederentdeckung des Radfahrens geführt. Die aus der transnationalen Zusammenarbeit entstandene Idee einer Fahrradbibliothek greift diesen Trend auf und ermöglicht durch den Zugang zu unterschiedlichen Fahrradmodellen gleichberechtigte Förderung gesellschaftlicher Teilhabe durch Mobilität in Stadt und Umland von Hamburg.“

Heike Hagedorn über die neuen Interreg B-Programme für den Nordseeraum und Nordwesteuropa



Interview mit Dr. Heike Hagedorn, Referentin für Europäische Raumentwicklungspolitik und territorialen Zusammenhalt im Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) und derzeit Vorsitzende der Programmausschüsse Nordseeraum und Nordwesteuropa

„In beiden Programmräumen steht der ‚grüne Umschwung‘ im Vordergrund“

Deutschland übernimmt in diesem Jahr sowohl den Vorsitz im Programmausschuss Nordseeraum als auch im Programmausschuss Nordwesteuropa (NWE) – und dies in einer sehr spannenden Phase: Die Förderprogramme aus der Förderperiode 2014–2020 kommen in ihre Endphase und die Programme der aktuellen Förderperiode 2021–2027 starten gerade.

Wie ist der aktuelle Stand bei der Umsetzung der Interreg-Programme für den Nordseeraum und für Nordwesteuropa?

Was die Projekte der Förderperiode 2014–2020 angeht, musste ich erst verstehen, dass die Zeitrechnung bei den EU-Förderprogrammen etwas anders funktioniert. Der letzte Förderzeitraum ist noch gar nicht abgeschlossen. 55 der 73 Projekte im **Nordseeraum** der vergangenen Förderperiode laufen noch weiter und werden in diesem oder im nächsten Jahr enden. Die Förderperioden gehen also ineinander über, was gut ist, weil so keine Lücke entsteht, bis die neue Förderperiode operativ beginnt. Das Programm für den Nordseeraum wurde bei der EU-Kommission offiziell im Februar 2022 eingereicht. Ich rechne damit, dass die EU-Kommission das Programm bald genehmigen wird.

In **Nordwesteuropa** befinden wir uns ebenfalls noch in der Hochphase der Umsetzung der Projekte aus der vergangenen Förderperiode. Von den 102 genehmigten Projekten sind 17 bereits abgeschlossen, 35 enden in 2022 und 50, also fast die Hälfte, laufen noch bis 2023. Das Programm wurde ebenfalls im Februar 2022 bei der EU-Kommission zur Prüfung eingereicht. Informell haben wir uns schon vorher mit der Kommission ausgetauscht und es gab keine substanziellen Änderungswünsche. Daher gehe ich davon aus, dass auch das Programm für Nordwesteuropa bald offiziell genehmigt wird.

Was sind die Prioritäten und Herausforderungen für die Programme in der neuen Förderperiode 2021–2027?

In beiden Programmräumen steht der „grüne Umschwung“ im Vordergrund, zum Beispiel Klima- und Umweltresilienz,

eine intelligente und gerechte Energiewende und eine ortsbezogene Kreislaufwirtschaft.

Im **Nordseeraum** will man außerdem eine robuste und intelligente Wirtschaft fördern. Die letzte und zugleich neue Priorität klingt etwas sperrig, ist aber wesentlich: eine bessere gemeinsame Governance. Das bedeutet, die Organisation unserer Gesellschaft soll sich verbessern, um die Ziele, die wir uns vornehmen, auch wirklich zu erreichen. Ein nicht einfacher, aber aus meiner Sicht sehr lohnenswerter Fokus. Beispielsweise brauchen wir institutionelle Kapazitäten, um den Meeresschutz, die Digitalisierung und die soziale Innovation vorantreiben zu können. Daneben unterstützen wir neue und bestehende Netzwerke, um internationale Strategien und Politiken in gemeinsame transnationale Aktionspläne umzusetzen.

In **Nordwesteuropa** liegt neben den grünen Themen der Fokus auf einem inklusiven Ansatz. Förderschwerpunkte hier sind die Bereiche Arbeitsmarkt und Beschäftigungsfähigkeit benachteiligter Gruppen, Gesundheit und Zugang zur Gesundheitsversorgung sowie Kultur und nachhaltiger Tourismus. Ein weiterer Fokus liegt auf der Verbesserung der regionalen und territorialen Widerstandskraft. Sie soll durch den Ausbau der Innovationskapazitäten gestärkt werden. Veränderungen wird es immer geben. Die Frage ist, wie gut sich die Kommunen und Regionen daran anpassen können.

Wie beurteilen Sie die Programme im Vergleich zu früheren Förderperioden?

Inhaltlich sind die grünen Themen in beiden Programmräumen noch wichtiger geworden. Das passt zu unseren anstehenden Transformationsprozessen.

Was die Partnerstaaten anbetrifft, müssen sich beide Programmräume umstellen, weil das Vereinigte Königreich nicht mehr dabei ist. Im Nordseeraum kommen dafür die Küstenregionen im Norden Frankreichs dazu. Außerdem wurden zwei

weitere Regionen in Flandern und vier in den Niederlanden aufgenommen. Damit gehört ganz Flandern sowie das gesamte Gebiet der Niederlande zum Programmraum. Das eröffnet neue Kooperationsmöglichkeiten. Bei den Projektanträgen hat sich auch etwas verändert: Zum ersten Mal können sich im Nordseeraum auch Kleinprojekte bewerben. Das Antragsverfahren ist für sie deutlich vereinfacht. So können innovative Projektideen leichter ausprobiert werden.

Für den Zeitraum 2021–2027 stehen im **Nordseeraumprogramm** 167,5 Millionen Euro an Zuschüssen zur Verfügung. Mit diesen Mitteln werden bei genehmigten Projekten bis zu 60 % der entstandenen Kosten erstattet. Der Nordseeraum umfasst rund 60 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner.

Das künftige Interreg-Programm **Nordwesteuropa** ist ausgerichtet auf die Förderung eines grünen, intelligenten und gerechten Wandels. Dabei steht die Anwendung von innovativen Lösungen stärker im Vordergrund. Auch räumlich hat sich der Fokus erweitert: In dieser Förderperiode werden explizit alle Regionen – auch solche außerhalb der Metropolen – angesprochen. Neben den bisherigen Projektträgern werden auch öffentliche und kleine Akteure ermutigt, sich beim Programm zu bewerben. Ziel ist es, eine ausgewogene Entwicklung zu unterstützen und alle Regionen widerstandsfähiger zu machen. Das Programm verfügt in der Förderperiode 2021–2027 über insgesamt 310 Millionen Euro aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE). Die Förderquote liegt ebenfalls bei 60 %. Im Programmraum Nordwesteuropa leben geschätzt 180 Millionen Menschen.

Was steht in diesem Jahr auf der Agenda der beiden Programmräume Nordseeraum und Nordwesteuropa?

Im **Nordseeraum** bereiten wir den Einstieg in die Projektförderung vor. Nachdem die Programmdokumente alle vorbereitet sind und der erste Call gestartet ist, geht es nun darum, konkrete Projekte auszuwählen und zu finanzieren.

Im Juni 2022 planen wir ein Treffen in Präsenz in Hannover. Bei dem Treffen wollen wir die Entscheidung über die Kleinprojekte aus dem ersten Call vorbereiten. Ich freue mich sehr, die Kolleginnen und Kollegen endlich „in echt“ zu treffen. Bislang kennen wir uns nur vom Bildschirm. Im September 2022 soll dann über die Vollanträge des ersten Calls entschieden werden. Die ersten Projekte können dann noch im Jahr 2022 starten. Danach geht es Schlag auf Schlag weiter. Der zweite Call soll Ende des Sommers 2022 geöffnet werden – mit Frist im Herbst 2022.



In beiden Programmräumen wird eine intelligente und gerechte Energiewende angestrebt © pixabay

Im Programmraum **Nordwesteuropa** ist der erste Call eröffnet und schließt am 15. Juni 2022. Dieser Call ist richtungsweisend für die neue Förderperiode, weil wir sehen werden, wie die Antragsteller die Themen annehmen. Die erste Sitzung des NWE Monitoring Committees unter deutschem Vorsitz wird im September 2022 voraussichtlich im Saarland stattfinden. Dann wollen wir über die Projektanträge der ersten Antragstufe entscheiden.

Was wünschen Sie sich persönlich für die Zukunft der Programme?

Der **Nordseeraum** ist geprägt von einer einmaligen Landschaft. Ich wünsche mir ein gutes Miteinander von Natur und Mensch. Dazu braucht es kreative Projektideen. Ich hoffe auf viele Projektanträge, die dazu beitragen.

Nordwesteuropa ist dagegen ein sehr dicht besiedelter Lebensraum. Die Region ist sehr dynamisch und ich baue auf innovative Ansätze, um die Transformationsprozesse zu gestalten und zu begleiten.

Weitere Informationen

Nordseeraum: <https://northsearegion.eu/>

Nordwesteuropa: <https://www.nweurope.eu/>

Kleine Städte kooperieren transnational zur Lösung lokaler und regionaler Herausforderungen

Deutschland ist ein Land der Kleinstädte. 24,4 Millionen Menschen lebten zum Jahresende 2019 in Kleinstädten – und damit fast so viele wie in den 80 deutschen Großstädten (26,6 Millionen). Das Image von Kleinstädten war lange düster: keine Infrastruktur, keine Geschäfte, keine Menschen. Dabei sind viele Kleinstädte, insbesondere die in der Nähe von Ballungsräumen, in den vergangenen Jahren sogar gewachsen. Kleinstädte bilden daher einen Forschungsschwerpunkt des BBSR und geraten verstärkt in den Blick von Interreg B-Programmen.

BBSR-Bericht „Kleinstädte in Deutschland“

Kleinstadt ist nicht gleich Kleinstadt. Kleinstädte in zentralen Lagen gewinnen Bewohnerinnen und Bewohner in der Phase der Familiengründung. Die Abwanderung insbesondere von jungen Frauen wirkt sich vor allem in peripher gelegenen Kleinstädten negativ aus. Unabhängig von ihrer Lage tragen Kleinstädte maßgeblich zu gleichwertigen Lebensverhältnissen bei – als Wohnorte, aber auch als wirtschaftliche Zentren in den Regionen. In zentralen Lagen sind die Kommunen häufiger Sitz hoch innovativer Unternehmen und Arbeitsorte für Beschäftigte in wissensintensiven Branchen.

Kleinstadtakademie

Mit verschiedenen Forschungsvorhaben und Förderprogrammen hat sich das BBSR in den vergangenen Jahren verstärkt der Stadtentwicklung kleinerer Städte und Gemeinden zugewendet. Für die Zusammenarbeit, Beratung und Vernetzung zu Themen der Stadtentwicklung in kleineren Städten und Gemeinden in Deutschland befindet sich eine Kleinstadtakademie in der Pilotphase (vgl. Link im Infokasten).

Kleinstädte in Europa – die Territoriale Agenda 2030

Die Territoriale Agenda 2030 ist das Strategiedokument für die Raumentwicklung in Europa. Sie betont, dass gerade kleine und mittlere Städte über Potenzial verfügen, um eine Polarisierung zwischen Stadt und Land abzuschwächen, welches bisher wenig genutzt wird. Sie spielen eine entscheidende Rolle für die regionale wirtschaftliche Entwicklung und das soziale Wohlergehen. Unter norwegischer Federführung und unter deutscher Beteiligung läuft derzeit eine Pilotaktion zur Umsetzung der Territorialen Agenda 2030 unter dem Motto „Small places matter“.

Kleinstädte – auch ein Fokus der transnationalen Zusammenarbeit

In der Förderperiode 2021–2027 steht bei den Interreg-Programmen die integrierte räumliche Entwicklung wieder mehr im Vordergrund. Dahinter steht die Idee, dass sich lokale und regionale Herausforderungen nur durch das Zusammenwirken aller relevanten Fachbereiche und Verwaltungsebenen lösen lassen. Die Förderthemen der Interreg-Programme sprechen alle Raumtypen (Stadt und Land, Kleinstadt und Großstadt) gleichermaßen an und gehen oft auf die besonderen Herausforderungen bestimmter Orte ein.

Von den 47 deutschen Städten, die sich zwischen 2014 und 2020 an Interreg B-Projekten beteiligt haben, waren immerhin 15 kleinere Städte unter 50.000 Einwohnenden. Dazu gehören zum Beispiel die Städte Amberg, Sigmaringen, Vechta, Rinteln und Pirmasens. Von den 469 Interreg B-Projekten mit deutschen Partnern haben knapp zehn Prozent lokale Behörden im Konsortium. Hinzu kommt eine Vielzahl von Projekten mit lokalen Akteuren wie Wirtschaftsförderungen und Versorgern. Programmverantwortliche setzen sich dafür ein, die kommunale Beteiligung in der neuen Programmperiode zu erhöhen. Die neue Generation der sechs Interreg B-Programme mit deutscher Beteiligung bietet dafür eine große Bandbreite interessanter Ansatzpunkte – insbesondere auch für kleine und mittlere Gemeinden, um die Umsetzung von guten Lösungen fernab der Metropolen und Großstädte voranzubringen.

Ausgewählte Themen aus den Programmräumen

Das **Alpenraumprogramm** fördert unter anderem Projekte im Bereich der Klimaanpassung, so etwa die Umsetzung von wissenschaftlichen Erkenntnissen in lokale Maßnahmen in Kommunen jeder Größe. Auch Pilotanwendungen im Bereich der Risikovorsorge werden gefördert, hier insbesondere in risikoexponierten Regionen und Kommunen. Im Bereich der Kreislaufwirtschaft betont das Programm die Vorteile für die wirtschaftliche Entwicklung sowohl von ländlichen als auch städtischen Regionen, die diesen Ansatz nutzen.

Das **Mitteeuropaprogramm** stellt zum Beispiel das Thema Mobilität in direkten Zusammenhang mit Mittel- und Kleinstädten. Es fördert die Einführung von intelligenten und grünen Mobilitätslösungen, wobei die Wechselwirkungen zwischen

Weitere Informationen

BBSR-Bericht Kleinstädte in Deutschland:
https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/startseite/topmeldungen/downloads/kleinstaedte-bericht.pdf?__blob=publicationFile&v=2

Kleinstadtakademie: <https://www.kleinstadtakademie.de/>
Pilotaktion „Small places matter“: <https://territorialagenda.eu/pilot-actions/small-places-matter/>

städtischen Kernen und ihrem kleinstädtischen Umland zu berücksichtigen sind.

Das **Nordseeprogramm** fördert beispielsweise Vorhaben, die Stadt-Land-Verbindungen in verschiedenen „grünen“ Themenbereichen stärken. Diese Bereiche umfassen etwa die Umstellung auf erneuerbare Energien, den Übergang zur Kreislaufwirtschaft sowie Maßnahmen im Bereich der klimafreundlichen Mobilität.

Das **Ostseeprogramm** fördert Projekte, die die Krisenfestigkeit von Gemeinden jeder Größe im Hinblick auf ihre wirtschaftliche und soziale Resilienz erhöhen. Die Erprobung intelligenter Gesundheitslösungen ist nur ein Beispiel, wie dies vor Ort geschehen kann. Ebenso werden Projekte unterstützt, die bedarfsorientierte öffentliche Dienstleistungen (unter anderem Planung, Gesundheit, Soziales) entwickeln, zum Beispiel in Gebieten, die Bevölkerungsrückgang verzeichnen.

Das **Nordwesteuropaprogramm** fördert die Anwendung von digitalen, smarten sowie nicht-technischen Lösungen, die die Attraktivität von Gemeinden jeder Größe und den Zugang zu Dienstleistungen in diesen Orten verbessern. Darüber hinaus werden Maßnahmen gefördert, die den Arbeitsmarkt gegenüber benachteiligten Gruppen öffnen, sowie Maßnahmen zum nachhaltigen Tourismus in Kommunen und Regionen jeder Größenordnung.

Das **Donauraumprogramm** spricht Kleinstädte explizit für den Themenbereich Kultur und nachhaltigen Tourismus im Hinblick auf eine inklusive wirtschaftliche Entwicklung an. Das gemeinwohlorientierte Management von Natur- und Kulturerbe und der damit verbundene naturbasierte und kulturelle Tourismus in ländlichen Gebieten und kleinen Städten wird gefördert.

Kleine Projekte – Interreg-Einsteigerprojekte für Kleinstädte

Neben den thematischen Ansatzpunkten bietet die neue Generation der Interreg-Programme auch neue Projektarten, sogenannte Kleinprojekte an, die die Zugangsbarrieren zur transnationalen Kooperation verringern sollen. Kleinprojekte sind von kürzerer Dauer, haben einen geringeren Mittelumfang und nutzen vereinfachte Abrechnungsmodalitäten beispielsweise über Pauschalen. Sie setzen dementsprechend überschaubare Maßnahmen um und können für sich stehen oder die Grundlage für spätere und umfassendere Folgeprojekte bilden.

Damit wird auf die Tatsache reagiert, dass personelle Engpässe in den Stadtverwaltungen Gestaltungsmöglichkeiten vielerorts

einschränken. Kleinstädte bilden hier keine Ausnahme. Das betrifft nicht nur Planungsprozesse, sondern auch die Umsetzung. Interreg-Projekte werden als zusätzliche Aufgabe angesehen, die über die wichtigen Kernaufgaben hinausgeht. Dabei setzen gute Interreg-Projekte gerade bei den vor Ort drängendsten Herausforderungen an, wie die folgenden Projektbeispiele mit Beteiligung von Kleinstädten zeigen.



Die Kleinstadt Bützow ist Partner im Interreg-Projekt EmPaci © Adobe Stock

► Projektbeispiele der transnationalen Zusammenarbeit zum Thema Kleinstädte

EmPaci – Der Bützower Bürgerhaushalt (Ostseeraum)

Bürgerhaushalte haben zum Ziel, die Bürgerinnen und Bürger an der Aufstellung des Haushaltsplans zu beteiligen. Sie können vor allem in Flächenländern mit relativ geringer Bevölkerungsdichte zur Förderung des Gemeinschaftsgefühls und der Teilhabe an der Gestaltung in den Kommunen beitragen. Im Rahmen des **Interreg-Projekts EmPaci** praktiziert die Kleinstadt Bützow in Mecklenburg-Vorpommern einen Bürgerhaushalt in Form eines Bürgerbudgets. Hierbei bestimmen die Einwohnenden per Ideenabgabe und anschließender Abstimmung direkt und unmittelbar darüber, wofür ein vorher bestimmtes Budget zu verwenden ist. Das Ergebnis der Abstimmung ist für den Stadtrat und die Verwaltung verbindlich.

Stronger Combined (Nordseeraum)

Wie attraktiv eine Kommune für Bewohnerinnen und Bewohner ist, hängt zum großen Teil auch davon ab, wie erreichbar der Ort mit all seinen Ortsteilen und seiner Umgebung ist. Die Stadt Rinteln aus Niedersachsen nimmt an dem **Interreg-Projekt „Stronger Combined“** teil – und will auf diesem Weg die Mobilität auf dem Land verbessern. Insbesondere die Anbindung mit dem Bus zum neuen Krankenhaus in Vehlen steht im Fokus des Pilotprojekts. Beispielsweise wird die Einrichtung eines „Bürgerbusses“ mit Begleitservice getestet, um insbesondere für ältere Menschen die Attraktivität zu steigern.

Konferenz zur neuen Interreg B-Programmperiode am 12. und 13. Mai 2022 in Berlin

Die neue Interreg B-Programmperiode 2021–2027 ist gestartet und Ende letzten Jahres konnten bereits erste Projektanträge eingereicht werden. Aus diesem Anlass lädt das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen zur Konferenz „**Transnationale Zusammenarbeit von Städten und Regionen in Europa: Interreg B 2021 bis 2027**“ am 12. und 13. Mai 2022 im Tagungswerk in Berlin ein.

Die Konferenz auf Bundesebene bietet eine politische, fachliche und praktische Übersicht zu allen relevanten Fragen der Neuausrichtung der sechs Interreg B-Kooperationsräume mit deutscher Beteiligung. Projektantragstellende und Interreg-Neulinge können sich umfassend informieren.

Fachvorträge, eine Podiumsdiskussion und verschiedene Workshops bieten die Möglichkeit, sich mit anderen Projektpartnerinnen und -partnern und allen wichtigen Programmakteuren vor Ort zu vernetzen und auszutauschen.

Von der Antragstellung bis zur Umsetzung

Auf der Konferenz wird die Ausrichtung der Transnationalen Zusammenarbeit in der EU-Förderperiode 2021–2027 vorgestellt. Die verschiedenen Themenfelder, potenzielle Maßnahmen und thematische Ausrichtungen werden vertieft und anhand von Projektbeispielen verdeutlicht. Außerdem bieten Workshops zu den Interreg B-Programmräumen die Möglichkeit, praktische Fragen von der Antragstellung bis zur Umsetzung zu erörtern.

Eingeladen sind Vertreterinnen und Vertreter der europäischen, nationalen, Landes- und kommunalen Ebene. Gemeinsam soll überlegt werden, wie aktuelle gesellschaftliche und räumliche Transformationsprozesse unterstützt werden können und welche Rolle die transnationale Zusammenarbeit dabei spielen kann.



Konferenz: Transnationale Zusammenarbeit von Städten und Regionen in Europa: Interreg B 2021 bis 2027

Datum: Donnerstag, 12. Mai 2022, 14:00 bis 18:15 Uhr
Freitag, 13. Mai 2022, 9:00 bis 15:30 Uhr
Ort: Tagungswerk, Lindenstraße 85
10969 Berlin

Programm und Anmeldung

Anmeldungen sind bis zum 3. Mai 2022 unter folgendem Link möglich:
<https://eveeno.com/interreg-konferenz>
Hier finden Sie auch das detaillierte Programm.

Für die Veranstaltung gibt es leider nur eine begrenzte Platzzahl. Weiterführende Fachinformationen, nützliche Links, Ansprechpartner und praktische Hinweise finden Sie auch unter folgendem Link:
https://de.padlet.com/BBSR_DV_blue/MOROauftaktkonferenz



**Bundesinstitut
für Bau-, Stadt- und
Raumforschung**

im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung



Im Rahmen der „Europäischen territorialen Zusammenarbeit“ der europäischen Strukturpolitik – besser bekannt unter dem Programmtitel Interreg B – fördert die Europäische Union die transnationale Zusammenarbeit in staatenübergreifenden Kooperationsräumen mit dem Ziel einer integrierten räumlichen Entwicklung.

Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung informiert die Fachöffentlichkeit und befördert den Ergebnistransfer, organisiert den bundesweiten Austausch, vertritt den Bund in Lenkungsausschüssen und unterstützt im Auftrag des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen Projekte von besonderem Bundesinteresse im Rahmen des „Bundesprogramms Transnationale Zusammenarbeit“.

IMPRESSUM

Herausgeber: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) | Deichmanns Aue 31-37 | 53179 Bonn
Ansprechpartnerin: BBSR | Referat RS 3 | Europäische Stadt- und Raumentwicklung | Brigitte Ahlke | interreg@bbr.bund.de | www.bbsr.bund.de | www.interreg.de

Redaktion & Gestaltung: CONVIS Consult & Marketing GmbH | Auerbachstraße 10 | 14193 Berlin

Druck: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn

Bezugsquelle: beatrix.thul@bbr.bund.de | Stichwort: Interreg Journal

Bildnachweis: Titelbild: © Mikael Damkier - stock.adobe.com | Seite 2: © Municipality of Tartu | Seite 3: © Bezirksamt Altona | Seite 4: © Heike Hagedorn | Seite 5: © pixabay | Seite 7: © fotograupner - stock.adobe.com

Nachdruck und Vervielfältigung: Alle Rechte vorbehalten | Nachdruck nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Bitte senden Sie uns zwei Belegexemplare zu.

Die vom Auftragnehmer vertretene Auffassung ist nicht unbedingt mit der des Herausgebers identisch.